EL FARO DE FERROL

Fundador y Propietario: D. ANGEL GARCÍA VALERIO

AÑO I

SUBSCRIPCIÓN

FERROL y sus contornos, hasta Betanzos, un mes, 1 peseta.—Coruña, un mes, 1 ídem.—Provincias, tres meses, 4 ídem.—Extranjero, tres meses, 9 ídem.—América, un año, 30 ídem.

REDACCIÓN: Real, 116-1.°

Lunes 21 de Septiembre de 1914

ANUNCIOS

4.ª plana, línea o su hueco, 0'05 pesetas.—3.ª ídem, línea o su hueco, 0'10 ídem.—Reclamos, línea o su hueco, 0'20 ídem.—Noticias y comunicados, línea o su hueco, 0'25 ídem.

Los no subscriptores pagarán doble.—Impuesto del timbre a cargo del público.

ADMINISTRACIÓN: Real, 116-1.°

N.° 198

La botadura del JAIME I

A SS. AA. RR. los Infantes D. Carlos y D.ª Luisa

Un fausto motivo para el porvenir de la Patria—el lanzamiento al mar del casco del acorazado *Jaime I*—hace que Ferrol, pueblo noble, hidalgo, se enorgullezca de llamaros regios, preferidos huéspedes.

Si grata, gratísima, sería vuestra visita en otras circunstancias, en las actuales lo es doblemente, puesto que al natural regocijo de veros entre nosotros, se suma un memorable acontecimiento de señalada prosperidad para la Nación, puesto que vais a dar paso al mar a una potente nave de guerra; fortaleza que significa el resurgir de la Marina y servirá para defender la gloriosa enseña roja y gualda, de nuestros acendrados amores.

Bienvenidos, ilustres Infantes, a este soberbio, hermoso pedazo de la Patria, que lleva en el alma y en el corazón el amor a España, y sinceros afectos y respetos para la Familia Real.

Os desea gratísima estancia en esta ciudad,

El Faro de Ferrol.



S. A. R. el Infante D. Carlos de Borbón

El Ministro de Marina

El ilustre Contralmirante de la Armada, D. Augusto Miranda y Godoy, que con tanto acierto desempeña hoy la cartera de Marina, es un profundo matemático y un espíritu organizador.

Su gestión, en las circunstancias actuales, está siendo acertadísima al frente del Ministerio y bien puede decirse que los jefes que le rodean, los altos funcionarios de aquel departamento oficial, cooperan con entusiasmo al desarrollo de la labor ministerial del Sr. Miranda, cuyo nombramiento fué recibido con satisfacción por los entusiastas del prestigio de la Marina de guerra.

En cambio el más sorprendido con la honrosa confianza dispensada por el Rey al llamarle a su Consejo, fué el General Miranda que, siguiendo sus verdaderas aficiones, estaba en el Departamento del Ferrol, prestando servicio en la Marina. Pero es soldado de la Patria y no dudó en aceptar el cargo, seguramente sin pensar en las dificultades y llevado de su deseo de hacer cuanto fuera posible en beneficio de la Armada.

Cuando el día 31 de Octubre de 1913, tomó posesión de la cartera de Marina, declaró lo siguiente:

«Nada digo de planes; ya los iréis viendo, porque se desarrollarán diariamente. Mi labor será interna.

El país necesita Marina y nos la dará haciendo sacrificios; el país da los buques, pero eso no es la Marina; éso es el cuerpo de la Armada y el alma que da vida a ese cuerpo, es el personal, al que es necesario moldear, con arreglo a las necesidades de los buques modernos.»

En los once meses de gestión ministerial, ha podido ver el General Miranda que la acción mejor intencionada encuentra en no pocas ocasiones obstáculos en las conveniencias de la política general.

Por eso su proyecto más importante, el de bases navales y desarrollo de la Armada con la construcción de nuevas unidades, quedó pendiente de aprobación de las Cortes.

Hubo que ceder; y, para que no se malograsen las energías, las actividades, las enseñanzas desarrolladas en los Arsenales de Ferrol, se acudió a la aprobación del proyecto del buque explorador cuya quilla verán pronto los ferrolanos.

Siguiendo los rumbos del Ejército en cuanto a reclutamiento, presentó el actual Ministro de Marina a las Cortes el proyecto que hoy es ley, de Reclutamiento y reemplazo en la Armada.

Cuando se discutía este proyecto dijo en en el Parlamento el General Miranda, que no podía admitirse el período de instrucción a bordo porque en los buques de guerra todo cuanto no hace falta, es un estorbo.

Un olvido que suponía una injusticia fué reparado por el ilustre marino, al presentar el proyecto de ley «regulando los derechos de embarque de los Capitanes de navío» por el que se declara que podrán ser aptos para el ascenso aún cuando no lleven dos años de servicio a bordo, siempre que hayan estado prestándolo en cargos en que se les haya reclamado por el Gobierno o se hayan dedicado a la enseñanza en la Escuela Naval.

Las clases modestas de la Armada, encontraron eco a sus aspiraciones en la ley redactada por el General Miranda, concediendo derechos pasivos a los que prestando valiosos servicios auxiliares carecían de consideraciones y ventajas que tienen otros que con ellos compartían las penalidades de la vida de a bordo.

La labor parlamentaria del Ministro de Marina ha tenido por característica la sinceridad. En la verdad expresada sin eufemismos, encontró los razonamientos y su inteligencia como técnico y su experiencia de la vida en el mar, le condujeron fácilmente en el camino de la polémica, al debatir en las Cámaras.

Calculista y matemático notable, el Sr. Miranda tiene escritas dos obras importantísimas: «Cálculo diferencial e integral» y «Mecánica racional».

Ambas sirven de texto en la Escuela Naval y en las de Ingenieros civiles, de caminos y minas.

De sus condiciones excepcionales de marino, dió prueba recientemente con motivo del accidente ocurrido en el crucero *Reina Regente* en la rada de Jazamín, en las costas de Africa, logrando merced a su pericia, a su serenidad y a la confianza que en él depositaban sus subordinados, que la difícil avería en uno de los grifos de fondo del buque que el hoy General Miranda mandaba, fuese reparada con los recursos de a bordo.

Mandando el mismo barco estuvo en Constantinopla durante la guerra de los Balkanes y más tarde en representación de España, en la coronación del Rey Jorge V de Inglaterra.

D. Augusto Miranda ascendió a su actual empleo en 9 de Agosto de 1912 y posee las condecoraciones siguientes:

Gran Cruz de la Orden Militar de San Hermenegildo; Mérito Naval pensionada; tres de segunda clase del Mérito Naval y cuatro de primera y la medalla de la guerra civil.

Si las dificultades creadas por la conflagración europea entorpecieran el desarrollo de las acertadas iniciativas del General Miranda, en cuanto al fomento de la Armada, suerte ha sido haya podido contar el Gobierno con su colaboración al frente de la cartera de Marina, en la política de la neutralidad, tan conveniente para España, y tan difícil de sostener, pues el incidente que al parecer fuese de menos importancia podría arrastrar a nuestra nación a tomar partido en la contienda.

Es de esperar que, cesando las circunstancias actuales, podrá el Ministro de Marina desarrollar sus iniciativas, de las que tanto esperan el país y la Armada española.

Excmo. Sr. D. Augusto Miranda Godoy

Ministro de Marina

EN QUÉ CONSISTE



LA BOTADURA DE UN BARCO

Botar un barco al agua o *lanzarlo al mar*, como dicen los arquitectos navales modernos, es una operación que, aun cuando es de suma sencillez para los conocedores de la mecánica, no está exenta de emociones, sobre todo cuando se trata de embarcaciones de miles de toneladas de desplazamiento o de peso, que es la misma cosa.

¿Cómo, se preguntarán los de tierra adentro que por primera vez visiten un Astillero, es posible hacer correr una mole tan enorme por tierra firme una distancia de centenares de metros y empujarla hasta quedar a flote en el mar, sólo en el transcurso de pocos minutos, sin apenas oir una voz de mando ni presentarse a la vista aparatosas ostentaciones de energías animales o naturales?

Recordaremos para contestar a ésto, lo que escribía uno de nuestros antiguos predecesores en la ingeniería naval, cuyas concisas frases al describir la maniobra de una botadura son las siguientes: *el arte de botar al agua los navíos tiene dos objetos: el uno es el de fabricar una cama sobre la cual consiga apoyarse el navío; y el otro el de establecer dos fuerzas, una impulsiva y otra retentiva capaces ambas de hacer árbitro de la acción al ingeniero que manda la fuerza.*

De aquí se deduce que si colocamos por debajo de un buque una cama cuya cara inferior sea un plano inclinado hacia el mar y la hacemos descansar sobre otra cama con la misma pendiente, pero hecha firme en la costa o *grada* preparada a propósito; desde el momento en que el barco quede libre de puntales o *escoras* o de otros medios de sujeción que le impidan resbalar y si además se han ensebado o lubricado bien las dos caras de contacto de las camas, fija y móvil, llamadas basadas fija y móvil respectivamente, claro es que, habiendo calculado previamente la inclinación de dichas basadas a fin de que el peso determinante del movimiento de la nave sea igual o un poco menor que el rozamiento capaz de impedir el deslizamiento del barco, éste no tendrá otro remedio, al verse libre de toda retenida, que abandonar su quietismo y tratar de marchar hacia el fluído elemento que le está destinado.

Mas para hacer frente a las imprevisiones humanas y por si, a pesar de todo, al zafar toda retenida el barco no partiera, siempre se procura tener a mano la *fuerza impulsiva* de que nos hablaba el ingeniero antes citado,

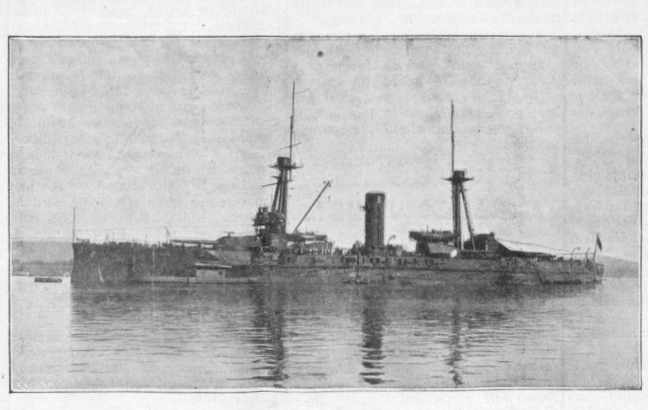


S. A. R. la Infanta D.ª Luisa de Orleans



Mr. H. J. Spiers R. N. R., M. I. N. A.

Ingeniero-Director de la Zona Industrial



ACORAZADO «JAIME I»



D. Miguel Rechea Hernández

Ingeniero Jefe del Astillero

Ateneo Ferrolán

fuerza que antiguamente la administraban hombres, o bueyes actuando sobre grandes palancas o sobre cabrestantes, los cuales a suvez movían potentes aparejos. En la época actual se desterraron estos auxiliares recurriéndose a la poderosa, aunque muda e imperceptible a la vista, presión hidráulica; así es que sin que se vea ni diga su funcionamiento se consigue disponer de energías capaces de vencer resistencias de miles de toneladas.

Como no consideramos propio de este lugar entrar en detalles técnicos que no estarían al alcance de muchos de nuestros lectores, nos contentaremos con lo espuesto en la creencia de que los que vengan a presenciar por primera vez una botadura como la del acorazado *Jaime I*, podrán fácilmente formar una idea de como esas colosales masas de acero obedecen a la voluntad de un solo hombre y se manejan y mueven con tanta facilidad.

ANDRÉS A. COMERMA.

Ferrol, 15 Septiembre de 1914.

La salida al mar del "Jaime,,

UNA DUDA

Me pide EL FARO DE FERROL unos renglones para el número extraordinario, en celebración de la botadura del acorazado *Jaime I*.

Siempre es de celebrar, en efecto, que cuente nuestra Marina con un acorazado más; pero en este caso del *Jaime*, tiene que ser muy distinta la



D. Eduardo González Vial

Delegado de la S. E. de C. N.

alegría, llena de ilusiones, con que presenciaron ustedes las botaduras del *España* y del *Alfonso XIII*.

No podrá evitarse el ver con cierta melancolía su caída al agua; porque nada sabemos si en ella *arrastrará y se sumergirán* también, la vida de los Arsenales y la reconstitución marítima de España o si ésta será al fin un hecho con la continuación de los trabajos.

EDUARDO GONZÁLEZ VIAL.

Delegado de la S. E. de C. N.

Ferrol, Septiembre 1914

Para hacer Patria, hay que hacer Marina

De espaldas a su destino, España, ciega y descuidada, desdeñó el fomento de su Marina militar.

El marasmo de un siglo tuvo el trágico despertar del año yanqui, cruel lección al suicida olvido de la patria historia y de nuestra posición geográfica.

De entonces acá, la conciencia previsora nos advierte que la ley de nuestra existencia está en el mar.

De entonces a hoy, ha brotado felizmente en las cumbres del Gobierno el impulso regenerador que lanzó desde las centenarias gradas de nuestros incomparables astilleros naves poderosas como la que hoy, entre el alborozo ferrolano y las lágrimas de emoción de la muchedumbre, surcará por vez primera las tranquilas aguas de nuestra bahía.

Que un hado feliz sea su guía y que este buque cuyo nombre recuerda hazañosas empresas y días de gloria y poderío en la extensión del mar latino, no ocupe en la larga cronología de los bajeles aquí nacidos un lugar postrero y definitivo.

La ruta del resurgimiento marítimo nacional está trazada.

Interrumpirla sería tanto como reconocernos incapaces de enmienda y redención.

JOAQUÍN MORENO

Mr. H. J. Spiers

El ilustre ingeniero-director técnico de la zona industrial de estos Arsenales, es una personalidad que se destaca con salientes y relevantes méritos, en el ejercicio de su importantísimo cargo.

Durante el tiempo que lleva desempeñando su capitalísimo cargo en Ferrol, el Sr. Spiers puso de manifiesto, reafirmándola, la merecida fama que goza de peritísimo y laborioso ingeniero naval.

El Sr. Spiers es el alma, puede decirse, de la parte técnica de la soberbia construcción de los magníficos acorazados *España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*, como así lo reconocen personas autorizadas, en lo que tiene de conexión con la arquitectura naval.

Hizo su carrera con escepcional brillante aprovechamiento, y la ejerció casi totalmente en la renombrada casa de Ingenieros Marítimos, de Humphry Fennant y Compañía, de Londres.

Empezó su carrera como alumno en la referida casa, el año 1873, donde se construían, a la sazón, las máquinas del acorazado *Thunderer* y las del original *Dreadnought*.

Al cabo de seis años y terminada la carrera, pasó a prestar servicio en vapores correos y buques de guerra, cuyas máquinas habían sido construidas por la referida Casa de Humphry Fennant y Compañía.

Después de siete años de navegación, volvió de nuevo, esta vez en calidad de Director, a la antes citada Casa de Ingenieros Marítimos, estando bajo su dirección la construcción de las máquinas de un crecido número de buques de guerra, tanto británicos como extranjeros, muchos de los últimos pertenecientes al Japón, Chile, República Argentina, Brasil, Rusia e Italia.

Es miembro de los Institutos de Arquitectos Navales y de Ingenieros Marítimos de la Gran Bretaña, e ingeniero jefe de la Reserva de la Armada británica.

La Sociedad Española de Construcción Naval, al utilizar los inteligentes servicios del distinguido ingeniero Sr. Spiers, ha tenido un señaladísimo acierto, como así se ha corroborado, reiteradamente, en el tiempo que tan docta personalidad viene desempeñando el más trascendental cometido, al frente de la zona industrial de los más soberbios Arsenales de España.

MIGUEL RECHEA

El ilustre ingeniero que ha dirigido la construcción de los tres acorazados, es madrileño.

La noble sangre de Aragón corre por sus venas, y Tudela templó su alma, dándole la energía y sencillez que caracterizan al país navarro.

Terminados en dicha ciudad los estudios de la segunda enseñanza, volvió a la Corte, y, en la Universidad Central, cursó la Facultad de Ciencias Exactas, hasta su doctorado.

Ingresó el año 1880 en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada y al salir de la Escuela del mismo, establecida en Ferrol, pidió y obtuvo el ser destinado al Astillero.

El Sr. Rechea entendía que los buenos ingenieros se hacen en los talleres, más que en las oficinas, y, desde aquel momento, su vida ha sido consagrada, con verdadero entusiasmo, con fé inquebrantable, a la construcción de buques.

El primero que construyó y en el que el joven arquitecto naval demostró su valía, fué el cañonero *Concha*, barco que tuvo larga vida y que prestó constantes servicios a nuestra Marina.

Pero construir un cañonero era poca cosa; el Sr. Rechea ansiaba estudiar la construcción de un barco grande, un acorazado, y fué a Tolón cuando allí se estaba construyendo nuestro *Pelayo*.

Y su poderosa inteligencia, su incansable actividad, hallaron adecuado campo donde emplearse, haciendo reconocimiento de materiales y estudiando los talleres y fábricas de Francia e Inglaterra, que suministraban elementos para el *Pelayo*.

Después, estuvo destinado un par de años en el Ministerio de Marina. Pero la labor oficial no satisfacía sus ansias de trabajo y, al mismo tiempo que la desempeñaba, hizo varios proyectos de buques para la industria privada.

Más tarde, con D. Nicolás Fuster—Gerente de la actual Sociedad Española de Construcción Naval—fué alma y vida, en la parte técnica, de los Astilleros de Vea-Murguía, en Cádiz, construyendo los cruceros *Carlos V* y *Extremadura*, el remolcador *Antelo* y varios barcos mercantes, de carga.

Tantos años de trabajo febril, no amortiguaron los entusiasmos que había sentido por su profesión, y en Bilbao e Inglaterra dejó las huellas de su poderoso talento, desempeñando múltiples comisiones relacionadas, siempre, con la construcción de barcos, llegando a sumar a su bien cimentada base científica, la fecunda práctica que han hecho del Sr. Rechea uno de los mejores ingenieros navales de nuestros tiempos.

La prueba la tenemos a la vista.

La Sociedad Española de Construcción Naval, constituída por las importantísimas casas industriales que todos conocemos, lo ha puesto al frente del Astillero de Ferrol, en el que el espíritu organizador del Sr. Rechea, la sabia dirección que dió a los trabajos y las tres hermosas naves llamadas *España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*, bastan para constituir la gloria de un hombre.

Y quien tanto vale, quien ha sabido colocar a España en uno de los preeminentes lugares de la industria naval europea, es—como por regla general ocurre al verdadero mérito—una persona modestísima: de una modestia íntima y sincera.

Jamás la elevada misión del periodista cúmplese con mayor provecho para la Humanidad, como, cuando, en casos como este, emplea su pluma en poner de relieve la inmensa valía de un hombre como el Sr. Rechea, honra de la Marina y de España y a quien la Patria—esto, también suele ser regla constante—le niega un ascenso en su carrera oficial, porque le faltan en su actual empleo, dos meses de servicios.

¡Dos meses de servicios oficiales a quien los ha desempeñado durante veinte años y pasó otros muchos fuera del Cuerpo estudiando, aprendiendo y trabajando para el Estado y para llevar, después, a ese mismo Cuerpo, el fecundo fruto de sus desvelos!

¡Siempre España fué la misma...!

El acorazado D. Jaime el conquistador

Navío, que en la grada te aprestas, orgulloso
del líquido elemento a verte en el cristal:
¡Protéjate el Destino!, respétente las olas,
y de tu mole sufran el peso colosal.

Si un día, el hado fiero, a la sangrienta lucha
te lleva, fuerte nave, confía en tu poder;
recuerda que por algo leones, en tu escudo
se ostentan y da honrosa la muerte al no vencer.

Acuérdate que un día, ese pendón glorioso
que luces en el tope, fué dueño de la mar
y que la raza ibera logró abarcar al Orbe
con el primer abrazo que nadie le osó dar.

Acuérdate... mas, ¡mísera! si con tus dos hermanas
te dejan sola, aislada y huérfana, tal vez;
entonces, ¿qué te pueden pedir? Un sacrificio
estéril, en las aras de loca insensatez.

Emiliano Balás.

A propósito de la botadura

Breves reflexiones

La caída al agua de un buque de guerra es siempre un acontecimiento transcendental para nuestro pueblo: pero preciso es confesar que, prescindiendo de la limitada zona del litoral español, en el resto del territorio no se da toda la gran importancia que entraña, al necesario aumento de nuestro poder naval.

Ha dicho Reclus, refiriéndose a España, que a pesar de lo extenso de sus costas es de hecho, casi una nación continental.

Y en efecto, los habitantes del interior de la Península no tienen, ni con mucho, una idea ligeramente aproximada de lo que, por su posición geográfica, reclaman el desarrollo y prosperidad comercial de la nación española.

En estos días, en que estamos viviendo una tragedia que ha de cambiar, sin duda, la vida de muchos pueblos, podemos reafirmar la idea de que es dueño de la tierra el que domina en el mar.

Podrán los ejércitos de alguna de las naciones beligerantes recorrer triunfalmente el territorio continental; pero la formidable marina de guerra de sus contrarios ha paralizado en absoluto su desarrollo mercantil; sus buques, amarrados en los puertos, abandonaron a los enemigos todos los mercados; mientras son señores del comercio los que tienen una poderosa flota de guerra que los ampara.

Los hechos de la historia son educativos para todos los seres conscientes. Y conscientes y conocedores de los propios intereses, de lo que fatalmente exige nuestra situación geográfica, debemos ser los españoles.

Patriótico será el no terminar nuestro incipiente resurgimiento naval con la botadura del acorazado que hoy he de besar las aguas españolas en la ría del Ferrol.

C. VAELLO.

LÁGRIMAS DE OBREROS

En la botadura de un barco hay algo más que el ensanche del territorio nacional, que toda nave representa; algo más que el entusiasmo de la multitud al presenciar el grandioso espectáculo; algo más que sueños de glorias futuras... hay lágrimas de obreros.

Hemos visto muchas botaduras, y, en todas, hemos visto llorar a los obreros que construyeron el barco.

Sus lágrimas eran de cariño, de verdadero amor al edificio de acero que caía al mar, porque aquella nave no era, para ellos, un barco más, sino un nuevo hijo.

Que no solamente existen hijos en el orden físico; sónlos, también, los que engendra la inteligencia y los que crea el rudo trabajo del martillo.

Hijos queridos que hemos ido formando, de día en día, en constante labor fecundada con el santo sudor del titánico esfuerzo material y, a veces, con la propia sangre.

Y la botadura de un barco es el bautizo de un nuevo ser que abandona, puede decirse que desde ese momento, amantes brazos, para lanzarse a una lucha desconocida y cruenta.

Y, por eso, lloran los obreros; porque el hijo amado se separa de ellos.

Hemos visto muchas lágrimas de amor, en todas las botaduras.

¡Plegue al cielo que en la del *Jaime I* no veamos, también, lágrimas de temor ante un inmediato y pavoroso mañana!

FAUSTINO SALANOVA.

ACORAZADO "JAIME I,,

Su estado de obra

Al caer al agua este barco, tipo igual al *España* y *Alfonso XIII*, lleva más toneladas construídas que ellos.

Ocho mil suman la obra del casco y aparatos de servicio general y especial de máquinas, calderas y ejes del *Jaime*, al abandonar la grada, o sean trescientas más de las que tenía el *Alfonso XIII* y quinientas más que el *España*.

Puede decirse que cuanto constituye el casco y sus accesorios va terminado, pues lleva puesto todo su blindaje, los puentes de proa y popa, torres de combate, torres de los cañones de 30 1[2 centímetros, cubierta protectora, mamparos de protección y casamatas.

Tiene completamente terminados sus compartimientos de calderas, máquinas, pañoles de pólvora y proyectiles y los correspondientes a toda clase de servicios.

Están colocados todos los mamparos de cámaras y camarotes, sus cuatro hélices, timón, cabrestantes, anclas, bombas de aire principales y auxiliares, evaporadores, destiladores y otros aparatos accesorios.

Están probados todos los compartimientos estancos del doble fondo y bodega y lleva instalados los grifos de fondo y la tubería de achique.

Su sistema de achique e inundación es igual al de los últimos «Dread noughts» ingleses.

Características

Las principales características del *Jaime I* como las de los otros dos acorazados construídos, son las siguientes:

Eslora máxima, 139'96 metros.
Manga máxima, 24 idem.
Puntal, 12'75 idem.
Calado, 7'70 idem.
Desplazamiento, 15.700 toneladas.
Velocidad, 19'50 millas.

Blindaje

Como en todos los acorazados, el blindaje de este barco tiene diferentes gruesos.

En la faja baja es de 23 centímetros; en la media, de 15 centímetros y 10 centímetros en los extremos de proa y popa.

El de las torres, tiene 25 centímetros de espesor.

Artillería

El armamento del buque se compone:

Ocho cañones de 30'5 centímetros, instalados en cuatro torres movidas hidráulicamente y que pueden hacer fuego a la vez por una sola banda y seis en las punterías de caza y retirada.

Veinte cañones de 10'1 centímetros en la batería (cubierta principal) y distribuídos en diez casa-matas; cinco de éstos van provistos de sólidos mantelletes, que girando con la pieza, dejan siempre los sirvientes a cubierto del fuego enemigo.

Dos cañones de pequeño calibre instalados sobre las barbetas de proa y popa, para el cálculo del tiro en las torres.

Cubiertas

La superior, de doble plancha de 3[4 de pulgada desde la barbeta A a la D y de plancha sencilla en las extremidades de proa y popa y forrada toda ella de madera.

La principal de plancha de 3[8 toda ella a excepción de la parte de proa hasta la barbeta A que es de doble plancha de 1'' y en esta parte van las cajas de cadenas, árboles de cabrestantes y retretes de marinería así como las bajadas a pañoles de pinturas, velas y máquinas de cabrestantes.

La protectora de doble plancha 1[2'' de espesor desde la barbeta A a la D; de doble plancha de 1'' en la popa y y de dos planchas de 1[2'' y 1'' en la proa. En esta cubierta se hallan instalados los ascensores de municiones de 10'1 centímetros además de las bajadas a barbetas, cámaras de teléfonos, dinamos, pañoles de los distintos cargos del buque, máquinas frigoríficas, eléctricas e hidráulicas, estas últimas destinadas a los movimientos de las torres y sus accesorios.

La plataforma alta en donde van los pañoles, o mejor dicho, una parte de los pañoles de municiones de 10'1 centímetros, la cámara de teléfonos, dinamos, bombas eléctricas e hidráulicas y máquina frigorífica y otra porción de aparatos que sería de mucha extensión detallar.

Finalmente, la plataforma baja, bodega y doble fondo, constituyen otras de las partes interiores del buque.

En este último van sobre sus polines, montadas las calderas y máquinas.

Las primeras, en dos series separadas por un mamparo transversal, y las segundas también separadas en dos cámaras por un mamparo longitudinal de las que reciben movimiento de las cuatro hélices que lleva el buque.

El doble fondo, que constituye un casco interior, abarca hasta la cubierta protectora, formando con el costado o forro exterior los compartimientos estancos del buque, en unión de las vagras y varengas que constituyen la parte celular de estos compartimientos estancos.

Desde la barbeta A a la D y por ambas bandas, va provisto de un mamparo de explosión, todo él de doble plancha de 3[4, que cosido al doble fondo, llega hasta la cubierta protectora, resguardando así las máquinas y calderas y sirviendo al propio tiempo de mamparo a las carboneras bajas que abarcan el espacio comprendido entre la protectora, doble fondo y mamparo de explosión; además de estas carboneras hay las altas que están a ambas bandas del buque desde la cubierta protectora a la cubierta principal, y las transversales que de babor a estribor dejan entre ambas las cámaras de calderas.

Máquinas

Las principales son turbinas Parsons, capaces de desarrollar 16.000 caballos.

Llevará 12 calderas.

La maniobra está dispuesta de modo que pueda ciar con los cuatro ejes; dar dos avante y dos atrás; las cuatro, avante; o, solamente, avante con los ejes exteriores.

MEMORANDO LO PASADO

Hoy Ferrol se siente de gala, y sus habitantes se echan a la calle, para presenciar el tercer acontecimiento que registran los anales de su historia naval contemporánea: la botadura al agua del último acorazado de combate de la primera serie de los que en lo futuro han de pasear por las inmensidades saladas, la bandera de la que en otros tiempos se llamó gran Nación española, porque entonces dominaba en las Américas que actualmente constituyen veintiuna Repúblicas independientes, y en las extremidades del Pacífico, donde ejercíamos soberanía en 1400 islas, alguna más grande que las 47 provincias españolas.

Entonces los navíos, fragatas, corbetas y bergantines españoles surcaban los mares, conduciendo a todas las partes del mundo, guerreros y material de combate; y regresaban a la Metrópoli con las bodegas llenas de oro, plata y los productos de allende los mares, que eran útiles a los españoles.

En casi todas las costas a que arribaban nuestros navegantes, encontraban el pabellón español arbolado, y se rendía acatamiento y pleitesía a cuanto con España se relacionaba, porque dentro de cada español había un santuario donde se adoraba a la Patria, cual recuerdo sagrado en que quedaban todos los quereres y afecciones de los que temporalmente se alejaban de ella.

¡Qué orgullo sentían aquellos caballeros que pelearon contra la República de Pisa al llamarse españoles; lo mismo que los que combatieron a Barbarroja, formaron parte de las memorables cruzadas y tantos otros que llenaron la historia.

Entonces había Marina; había bosques de mástiles de guerra en los puertos de Barcelona, Cádiz, Ferrol y Cartagena. Los Arsenales estaban en todo su apogeo y millares de hombres talaban bosques y acumulaban elementos para la construcción de naves. De ello son buena prueba los inmensos depósitos de madera que todavía hay enterrados en las cercanías del Astillero y el Montón.

Se hablaba con entusiasmo de la Marina, y un Capitán de navío en aquellos buques de cuatro a cinco puentes, era reputado como una figura de alto relieve, semi venerable, a quien el Gobierno encomendaba la dirección y el cargo de moles que el viento empujaba por esos mares para cumplir la misión que la patria les encomendaba.

¡Todo fué decayendo, a partir del famoso desastre de la Invencible que desmanteló un furioso temporal! Y tal fué el marasmo y grado de decadencia a que nos condujo la apatía suicida, que de escalón en escalón, descendimos al desastre de 1898, después de perder cuanto nos legaron Colón, Cortés, Magallanes y otros esforzados paladines que engrandecieron los dominios de Castilla y Aragón.

Para elevar un poco el espíritu fué preciso que en la sesión patriótica del Congreso el gran Canalejas hablase en aquellos términos que todos recordamos: pero al insigne tribuno le fué arrebatada la vida de una manera criminal, y España privada del concurso de uno de los mejores de sus hombres quedó a merced de sus eternos detractores que no pueden consentir que periódicamente acumule elementos que la defiendan en su día de posibles ataques a su honor, soberanía e integridad.

Hoy, abandonados a la fatalidad, en cuanto se apague el eco de las sirenas, músicas y bombas saludando al nuevo buque, volveremos a casa con la tristeza en el alma, al pensar que poco a poco también se irá apagando el ruido de los martinetes, fraguas, herramientas y todo cuanto signifique vida y trabajo en los Arsenales. Sus obreros emigrarán a otras regiones en busca de lo que aquí no podrán encontrar, y, más tarde. . nada, quietud y sosiego, donde todo debía ser actividad y trabajo.

¡En España los esfuerzos de los hombres que trabajaron por su engrandecimiento fueron efímeros y de poca duración, y así, insensiblemente, de nación grande y poderosa descendimos a lo que éramos antes que Colón se hiciese a la vela por primera vez en el Puerto de Palos!

J. IGLESIAS.

EL ASTILLERO

La obra de la Sociedad Española de Construcción Naval

Después de muchos años de decadencia y abandono, el Astillero de El Ferrol, el más importante de España, y actualmente uno de los mejores del mundo por su aventajada situación geográfica y las grandes mejoras realizadas en él por la Sociedad Española de Construcción Naval, ha renacido a la actividad desde que esta prestigiosa Empresa, en virtud de contrato con el Estado, se hizo cargo del mismo en 1909. A los que visitaron el establecimiento marítimo antes de esa fecha y lo recorran actualmente les parecerá un sueño la rapidez y total transformación sufrida, y que era imprescindible para llevar a feliz término en las condiciones y fechas señaladas la construcción de los tres acorazados *España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*.

La Constructora Naval Española ha hecho honor a su nombre. Más de dos millones de pesetas ha costado a la Sociedad la transformación operada, y para llegar a la cual tuvo que subarrendar la construcción del dique y del dragado de la dársena a la Casa Jackson pagando la suma citada sobre la que recibe del Estado por estos trabajos.

Se han construído nuevos y soberbios talleres, se han mejorado notablemente los que ya existían, dotándose unos y otros de modernísimo y completo material, mejoras todas que quedan a beneficio del Arsenal.

Es de desear, para bien de la Patria, que la actividad de estos soberbios Arsenales no decaiga, y que las Cortes no retarden la aprobación del segundo proyecto de Escuadra.

Cómo se hace el lanzamiento del "Jaime I,,

El lanzamiento del acorazado *Jaime I*, que a la hora de la pleamar habrá caído al agua esta tarde, se hace empleando el sistema de doble basada, que consiste en colocar dos mesetas de 160 metros de largo y 1'80 de ancho corridas por debajo del buque, a ambas bandas y a una distancia de seis metros. Estas mesetas están formadas por tosas de pino de 30 centímetros de lado, sólidamente unidas con pernos de acero, que descansan sobre picaderos muy próximos, apoyados directamente sobre el plan de la grada.

La cara alta de esta basada es un arco de gran radio, con objeto de que la pendiente vaya en aumento a medida que el buque va entrando en el agua, y que flote así más pronto.

Dicha basada va perfectamente afirmada al terreno, con objeto de impedir que resbale al moverse el buque.

Sobre ella van las anguilas o basada movible, que es doble también, y formada del modo ya descrito para la basada fija, y del mismo ancho que ésta, llevando además una pestaña por el canto interior para impedir que se desvíe de su dirección en el acto del lanzamiento, a cuyo efecto también lleva corchetes interiores que impiden la aproximación de ambas correderas.

Sobre éstas va la curva que sirve de apoyo al buque, y se ajusta a la forma de los costados en la mayor parte de su longitud, con lo cual el barco, el día de la botadura, sólo descansará sobre la basada dicha, desapareciendo los pisaderes y toda la puntalería que hasta la fecha le sirven de sostén.

Las caras de deslizamiento de la basada están perfectamente ensebadas con dos meses de anticipación a la fecha de la botadura, y para impedir el resbalamiento mientras no llega la fecha oportuna hay instaladas cuatro prensas hidráulicas, que actúan sobre los extremos de unas palancas que contienen por los opuestos a las anguilas movibles, mientras no llega el momento preciso.

Las retenidas principales consisten en seis llaves o corchetes, apoyados por un extremo en la basada fija, y por el otro en la móvil.

Sobre cuatro de estas llaves habrá otros tantos pesados lingotes colgados de cuerdas de cáñamo, que concurrirán a un punto situado en la tribuna regia. Por encima de dicha cuerda de unión hay una cuchilla pendiente de una cinta de seda, la cual, al ser cortada por la Infanta, dejará caer la cuchilla sobre la cuerda, cortándola y cayendo al mismo tiempo los cuatro lingotes sobre las cabezas de las cuatro llaves; a la vez las abrirán, quedando el barco libre para moverse una vez vencida la adherencia entre las caras de asiento.

Si ésta fuera tal que el buque no arrancase, se iniciaría el descenso de la basada movible, haciendo funcionar cuatro potentes gatos eléctricos, situados delante de la cuna y capaces de hacer un esfuerzo de 240 toneladas.

La cuna que lleva el buque, como no va ligada a él, flota después del lanzamiento.

Al entrar la quilla del barco en el agua, los buques de guerra hacen salvas, y las músicas ejecutan la Marcha Real.

LA PATRIA, LA MARINA Y FERROL

Un día y otro, incesantemente, en esta modesta hoja de publicidad, hemos venido sosteniendo que la Patria, para conquistar poderío, ha menester construir escuadras que garanticen la integridad de sus territorios y faciliten el desenvolvimiento de su vida económica.

La terrible catástrofe europea que estamos presenciando, pone de manifiesto, aún a los ojos de los más profanos en asuntos navales, que una Nación sin barcos de guerra, no puede imponer sus codicias de dominio.

España, con extensos límites en el mar, reclama la fabricación de buques militares, al igual que las laboran todas las naciones del mundo, grandes y pequeñas, pobres y ricas.

La Marina, sin naves de combate, irá, heroica, como siempre, al sacrificio, cubriéndose de gloria; pero sin beneficio positivo para el país.

Ferrol, pueblo que nació a la sombra de nuestros soberbios Arsenales; que de ellos vive, ha menester que se construyan buques de combate, para que no perezcan millares de familias obreras.

Los sagrados intereses de la Patria, así lo demandan de todos los españoles.

¿Sabremos cumplir, de una vez, con un deber de conservación?

El "Jaime,, y los obreros

Yo quiero ofrendar una alabanza merecida, a los peritísimos obreros que fabricaron, magistralmente, el hermoso casco del acorazado *Jaime I*.

Ellos, los humildes, los modestos, los laboriosos, son más merecedores que nadie, a un elogio.

Yo se lo rindo tan sentido como gustoso y desinteresado, para evidenciar mis afectos hacia la clase proletaria.

Que la Maestranza ferrolana es una Maestranza inteligente, acreedora de encomios, huelga el decirlo.

Recuérdense los cascos por ella so-

berbiamente terminados y que ensalzaron, con entusiasmo, los técnicos de casa y los de fuera.

Al caer al agua el *Jaime*, es justo consignar unas frases de encomio a los operarios que construyeron el casco.

Peritísimamente. interpretaron la labor intelectual de sus jefes, y si éstos se han conquistado procedentes aplausas, justo es no escatimárselos a quienes tan eficazmente los secundaron.

Sean, pues, los preferentes de este modesto firmante—«Un Anónimo», para que no se crea que intentamos halagar a los obreros—para los que están ligados al que emborrona estas rápidas breves líneas, por el trabajo.

LA BOTADURA DEL "JAIME,,

Y EL FERROCARRIL DE FERROL A BETANZOS

La primera división técnica y administrativa de Ferrocarriles, acordó poner en conocimiento del público que, con motivo de las fiestas que se celebrarán en Ferrol para solemnizar la botadura del acorazado *Jaime I*, circularán los siguientes trenes especiales:

DÍA 20 DE SEPTIEMBRE.—FERROL A BETANZOS (PUEBLO)

Ferrol (salidas), 22'44
Neda, 23'55.
Perlío, 0'1.
Maniños, 0'6.
Franza, 0'13.
Cabañas, 0'21.
Puentedeume, 0'27.
Perbes, 0'40.
Miño, 0'48.
Paderne, 0'54.
Betanzos, (pueblo), (llegada), 1.

DÍA 21.—BETANZOS (NORTE) A FERROL

Betanzos (Norte), (salidas), 8'25.
Betanzos (pueblo), 8'38.
Paderne, 8'43.
Miño, 8'53.
Perbes. 9'3.
Puentedeume, 9'16
Cabañas, 9'18.
Franza, 9'29.
Maniños, 9'35.
Perlío, 9'40.
Neda, 9'48.
Ferrol (llegada), 10.

DE FERROL A FRANZA

Ferrol (salidas), 12'23.
Neda, 12,33.
Perlío, 12'39.
Maniños, 12'44.
Franza (llegada) 12'50.

DE FRANZA A FERROL

Franza (salidas), 13'1.
Maniños, 13'8.
Perlío, 13'13.
Neda, 13'21.
Ferrol (llegada), 13'33.

Ferrol 12 Septiembre 1914.

HOSPEDAJES

SECCIÓN GRATUITA

Con objeto de dar facilidades a los forasteros que vengan a la botadura, publicaremos el anuncio de las casas que alquilan habitaciones.

Se alquilan dos habitaciones con dos camas sin asistencia.

REAL, 7--2.º

Romero Hermanos

FERRETERÍA, VIDRIOS Y PINTURAS
EL FERROL

¡¡SOLANO!!

El mejor líquido para limpiar metales. No los ataca por no ser fabricados a base de ácido, sino de grasa y conserva limpios los objetos mucho más tiempo; siendo recomendado especialmente para los buques, automóviles y en general para todos los objetos expuestos a la intemperie.

Precios de los frascos: 0'20, 0'30, 0'40, 0'50, 0'75 y 1'50 pesetas.

Depósito en Ferrol: en los grandes almacenes de ferretería, vidrios y pinturas de **Romero Hermanos,** Iglesia, 90 y 92, Concepción Arenal, 1 y 3, Canalejas, 77.

Alt. 34

Camisería Moderna
J. BENITO ARTEAGA
Real, 79-LA CORUÑA

Géneros de punto.—Ropa blanca.—Pañolería.—Altas novedades en corbatas.—Especialidad en camisas a la medida.

Depósito de los trajes de lana del DR. JAEGER

Núm. 248.—75-18.

Si queréis tomar los ricos chocolates de Santiago, marca J. R. RIVADULLA, a 4, 5, 6 y 8 reales paquete de una libra, pedirlos en el único depósito en Ferrol

Casa de Segade Sagasta, 58 (Cantón)

Núm. 265.—j.-v.-s.—18.

Nogueira ::::DENTISTA:::: DE LA FACULTAD CENTRAL

CANALEJAS; 73-1.º

Construcción de puentes y coronas de oro.-Lo más práctico

P.

A. E. Borrajo

Merced, 7.--FERROL
AGENCIA DE ADUANAS

Alt.

Roberto Beltrán
ODONTÓLOGO

Ex-alumno de Medicina de la Universidad de Santiago y ex-alumno de la Escuela especial de Odontología del Hospital de San Carlos; orificaciones, empastes, extracciones por medio del somnoformo y aparatos de ortodoncia.

REAL 61-2.º

P.

Ganga -:- Ganga -:- Ganga

Se encuentra comprando los CALZADOS de última novedad, lo mismo de señora que de caballero y niño, en la casa de

PÍO NÚÑEZ-Real, 78

Esta casa ha recibido miles de pares, en clases de primera que realiza a mitad y tercera parte de su valor.
Gran resultado en todos los modelos y más barato que nadie.

VÉANSE SUS ESCAPARATES

PIO NÚÑEZ
Real, 78-FERROL

Casas en Coruña: Real, 35 / San Andrés, 148 ‖ Se venden cajas de madera

Núm. 312.—4.

Compañía Trasatlántica

Antes A. López y C.ª

Viaje extraordinario a la Habana

Vapor correo

"Alfonso XII"

Salida de La Coruña el **2 Octubre.**
Admite pasaje y carga solamente para Habana
Para más informes dirigirse a la **Agencia de la Compañía Trasatlántica,** *en* **La Coruña**

Marina, 1.-Riego de Agua, 5 y 7

Núm. 304.—8.

UNA SEÑORA

ofrece comunicar **gratuitamente** a todos los que sufren de: neurastenia, debilidad general, vértigos, reuma, estómago, diabetes, tisis, asma, neuralgias y enfermedades nerviosas, un remedio sencillo, verdadera maravilla curativa, de resultados sorprendentes, que una casualidad le hizo conocer. Curada personalmente, así como numerosos enfermos, después de usar en vano todos los medicamentos preconizados, hoy, en reconociento eterno y como deber de conciencia, hace esta indicación, cuyo propósito puramente humanitario, es la consecuencia de un voto.—Dirigirse únicamente por escrito a **D.ª Carmen T. R. García,** Aribau, 24, **Barcelona.**

Imprenta de EL FARO DE FERROL

Anuncios



De venta en Ferrol: Cafés Mercantil y Comercio, Quiosco de los jardines de Suances y Confitería de Fantova.

P.

El que quiera tomar café RICO, BUENO Y SABROSO

TIENE QUE COMPRARLO EN LA TIENDA DE COMESTIBLES
= DE LOS =
HIJOS DE IGNACIO ALONSO
SAGSSTA, 88 y 156

NOTA.—Tostamos diariamente el café de Hacienda y Caracolillo, a los precios de **4'75, 5,** y **6** pesetas kilo.

Alt.

Sociedad de Socorros Mutuos
LA SALUD DEL OBRERO

La Junta Directiva de esta sociedad acordó la admisión de socios con los derechos que el Reglamento concede a los socios fundadores.

Los que deseen solicitarlo, pueden hacerlo durante los meses de Septiembre y Octubre, en el domicilio del Médico D. Joaquín Marcellán, calle de Pardo Bajo núm. 12, 1.º o en la Conserjería, calle del Carmen núm. 9, bajo.—El Secretario, *José López Pérez.*

Núm. 295.—50-16.

Carpinteros, Albañiles y Peones

Se necesitan. Dirigirse a D. Ramón Pereira, calle del Sol, 142—Ferrol.

Núm. 313.—3-3.

Lámpara WOTAN la más duradera

Lámpara WOTAN es la más resistente

Lámpara WOTAN la que da mejor luz

Nuevo Comercio con toda clase de materiales eléctricos
DE
José Luaces y García

Inmenso surtido en aparatos sala, comedor y gabinete desde 12 pesetas.

Lámparas de todas marcas con un 10 por 100 más barato que otras casas.

Se acaba de recibir un gran surtido en tulipas última novedad a 55 céntimos.

Contadores de las mejores marcas a pesetas 60, garantizados por el tiempo que se quiera.

Lámparas corrientes a 0'50 pesetas.

No dejen de visitar esta casa, que todo lo que ofrece es verdad, no hace como otras que no venden lo que anuncian, ésta es la que más barato vende en esta población.

REPARACIONES GRATIS
63-DOLORES-63

Lámpara WOTAN la mejor

P.



Lámparas de filamento metálico irrompibles

Único y grande depósito con representaciones para esta plaza

EGMAR de 5 bujías a 50	2'00 pesetas
OSRAM de 5 a 50	1'50 »
WOLFRAN de 5 a 50	1'00 »
PILIPS de 5 a 50	1'40 »
APEX de 5 a 50	1'60 »
WOTAM de 5 a 50	1'75 »
ZESTI de 5 a 50	1'15 »
AZCAR de 5 a 50	2'00 »
METAL-T de 5 a 50	1'15 »
METAL-T espiral de 5 a 50	2'00 »
EGMAR espiral de 15 a 50	2'50 »
LAMPARAS DE FILAMENTO DE CARBÓN de 5 a 32 bujías desde 0'45 a	0'65 »

Contadores ARON de 3, 5 y 10 amperes, a 39 pesetas

Este contador sirve nada más que para una sola corriente

Grandes existencias en lámparas de medio watio

Instalaciones eléctricas a 5 pesetas lámpara

Contadores A-E-G THOMSON HOUSTON IBÈRICA tipo L, R, a, a 95 pts.

Este contador es el único que sirve para CORRIENTE CONTINUA Y ALTERNA, funcionando en Ferrol 250 contadores; sólo en el mes de Agosto se han vendido

23 CONTADORES A-E-G

Único depósito que más existencias tiene en aparatos, brazos y portátiles para regalos (modelos especiales para esta casa).

Pedro Fernández Rodríguez, Canalejas, 91

ESTA CASA, desde que está establecida, ha hecho las reparaciones GRATIS

NOTA.—Antes de comprar un contador, se recomienda que se fijen que éste en su etiqueta indique que sirve indistintamente para **corriente continua o alterna,** pues como son dos las corrientes que tiene hoy Ferrol en las diferentes celles, resultaría que hoy o mañana que cambiasen de domicilio éste no serviría, pues un contador de corriente alterna, si se pone a funcionar en una calle donde sea esta corriente continua, el contador se quema o no anda y lo mismo uno de continua en alterna, o que la fábrica cambiase la corriente.

Se acaba de recibir un inmenso surtido en figuras artísticas, últimos modelos y grandes partidas en cristalería y aparatos desde el precio de 7 pesetas.

PLANCHAS ELÉCTRICAS, ESTUFAS, CAFETERAS

P.

DEPOSITO DE CURTIDOS, GUARNICIONES Y ARMAS DE FUEGO
DE
JOSÉ NIEBLA
Dolores, 16.--FERROL

Se ejecutan con esmero, prontitud y baratura, toda clase de trabajos correspondientes al ramo de GUARNICIONERIA, siendo imposible que nadie puede hacerle la competencia.

Existe completo y variadísimo surtido en zuecos del país para señoras, caballeros y niños; igualmente chanclos y botas de goma, marca «Boston»; tirantes para niños y caballeros, correas para máquinas de coser a una peseta, cinturones de todas clases, cremas, betunes negros y de colores, cepillos para botas y ropas, esponjas, botas de paño suizas, balones y pelotas de foot-ball, bragueros de todas clases, pieles de pelo, grasa de caballo pura, hule negro y blanco, tela de goma, portalibros, relojes de bolsillo, lápices, tinta a peseta litro, plumas, cuchillos, navajas, carteras y petacas, metros y jaboncillos para sastre, mandiles de hule y badana, collares y bozales para perros, polainas, fundas de revólver, correas de promesa, cuerdas de esparto, miraguano a 3'50 pesetas kilo, juguetería y quincalla, aparatos de ortopedia, artículos de peluquero, lámparas y faroles, cuerdas de cáñamo, artículos de caza, fustas y frenos para coches, plumeros, espuelas y jalmería, rodajas de goma para calzado y agujas para colchones y crin vegetal.

Se compran pieles de todas clases.

DOLORES, 16

P.

Banco Vitalicio de España

SOCIEDAD ANÓNIMA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

CAPITAL SOCIAL	Ptas.	15.000.000'00
CAPITAL DESEMBOLSADO	»	3.000.000'00
RESERVAS en 31 de Diciembre de 1913 comprendidos los reaseguros	»	34.088.472'16
PAGADO a los asegurados hasta el 31 de Diciembre de 1913	»	61.417.541'95

Esta Sociedad se dedica a constituir capitales pagaderos a la muerte del asegurado o a un plazo determinado para el cumplimiento de obligaciones, formación de dotes, redención de quintas y demás combinaciones análogas, rentas vitalicias inmediatas o diferidas y compra de usufructos y nudas propiedades.

Domicilio social: *Rambla de Cataluña, 18 y Cortes, 603.*—**Barcelona.**

REPRESENTACIONES EN TODA ESPAÑA

Delegado en La Coruña: **D. Dionisio Tejero Pérez.**
Delegado en El Ferrol: **D. José Cedrón Gómez.**

Autorizada la publicación de este anuncio por la Comisaría Regia de Seguros (Ministerio de Fomento) y en cumplimiento del artículo 13 de la Ley de Seguros de 14 de Mayo de 1908.

Núm. 221.—156-27.

BAR NUEVO MODELO CUBANO

Galiano, 44

Los días de la botadura, se servirán comidas a todas horas, desde las doce del día hasta la una de la noche, a precios muy reducidos, según costumbre.

Variación en mariscos y fiambres para sandwiches de todas clases.

Plato del día 20:
Lechón asado.

Mírese el escaparate

Núm. 307—6-6.

Hotel Continental
LA CORUÑA

Completamente reformado, de primer orden, el mejor situado, confort moderno y saloncitos de recreo.

Almuerzos: 3 pesetas.

Propietarios:
M. LOSADA E HIJO

P.

Academia de Santa Bárbara

PREPARATORIA PARA CARRERAS MILITARES

a cargo de oficiales del cuerpo de Artillería.

Empieza el curso el 1.º de Octubre.
Horas de matrícula de tres a cinco.

SOL, 50-1.º

Núm. 310—14-4.

Venta de la casa núm. 42 moderno de la calle de Sagasta, antes de la Iglesia, sobre un solar de setenta y un metros cuadrados.

El letrado D. José Fraga de Castro, dará razón.

Núm. 306.—8-4.

Pruebe V. el renombrado vino y cogñac de Romero P. Gil de Jerez, de venta en todos los buenos ultramarinos, cafés y confiterías.

Representante exclusivo en toda la provincia **José Santos,** Real, 40, Ferrol.

Núm. 37.—75-72.





PANADERÍA FRANCESA

Hornos al vapor y aparatos mecánicos movidos por fuerza eléctrica

—DE—

SANCHEZ Y CARDONNE

Pan español, bollitos esponjados, bollos de leche, pan francés, bollitos gramados y galletas.
Especialidad en pan de lujo Pain Riche.
Pan seco y molido para usos culinarios y pastelería.

San Eugenio; 35.-Sucursal: Real; 145

FERROL

P.

Nicasio Pérez

LLOYD'S AGENT

DEPÓSITO FLOTANTE DE CARBONES

Consignatario de los vapores de la Compañía Trasatlántica, Serra, Tintoré, Mac-Andrew, A. López de Haro, S. en C., Le Flecha, Compañía Marítima Otto Thoresen Linie, Dampfochiff fahrts-Gesellschaft «Neptum» y otras líneas.

AGENTE DEL LLOYD'S ANDALUZ DE CÁDIZ

ALMACENES DE MADERAS NACIONALES Y EXTRANJERAS

COMISIONES Y CONSIGNACIONES

San Francisco, 1.--FERROL

Telegramas: PÉREZ

P.

EL FARO DE FERROL

Precios de subscripción

Ferrol y sus contornos, hasta Betanzos, un mes, 1 peseta.--Coruña, un mes, 1 ídem.--Provincias, tres meses, 4 ídem.--Extranjero, tres meses, 9 ídem.--América, un año, 30 ídem.

Precios de anuncios

4.ª plana, línea o su hueco, 0'05.--3.ª ídem, línea o su hueco, 0'10.--Reclamo, línea o su hueco, 0'20.--Noticias y comunicados, línea o su hueco, 0'25.

Los no subscriptores, pagarán doble.--El importe a cargo del público.

Redacción y Administración: Real, 116-1.º

PASCUAL REY

FOTÓGRAFO

Real, 147.--FERROL

P

British & Foreign Marine Insurance

COMPANY LIMITED

Compañía de seguros marítimos, fluviales y terrestres

Agente en Ferrol: **A. E. BORRAJO**

Alt.

BALNEARIO DE ARCHENA

Reconocido sin competencia por todas las principales eminencias médicas para las enfermedades artríticas y reumáticas, nerviosas y paralíticas, herpéticas y escrofulosas, y sobre todo, es el medio más eficaz de los conocidos para la curación del reúma en todas sus formas.

El clima es incomparable, dulce y suave cual ninguno; no existe ningún cambio brusco, siendo su temperatura media de 18 á 20º durante la temporada oficial de baños: **SEPTIEMBRE, OCTUBRE** y **NOVIEMBRE.**

Dadas las circunstancias actuales de guerras, debemos recordar al público en general, y particularmente á los bañistas concurrentes á las aguas de Aachen (Aix la Chapelle—Prusia), similares á las de Archena, que pueden proseguir sus interrumpidos tratamientos en estas aguas termales de Archena.

Este Balneario no deja que desear ningún servicio: **Instalación hidroterápica completa, Instituto de Mecanoterapia, Estufa de desinfección, Instalación de lavaderos mecánicos á vapor, último sistema de la casa J. A. John (Alemania), Telégrafos, Correos, Capilla, Gran Casino, Teatro-Cine** (función todas las noches), **Delicioso Parque y Mesa de Régimen todo el año, Cuatro magníficos Hoteles,** cuyos precios son (comprendiendo habitación, desayuno, almuerzo y comida con todo el servicio correspondiente): **Gran Hotel de LAS TERMAS, desde 12 á 20 pesetas por día; Hotel LEVANTE, desde 6,25 á 11 pesetas; Hotel MADRID, desde 5,50 á 11 pesetas; hotel LEON, desde 3,50 á 6 pesetas.**

Todo bañista hospedado en alguno de estos cuatro Hoteles tiene derecho á un descuento de 30 por 100 en abono de 15 ó más baños, y 15 por 100 sobre el precio de la habitación en 15 ó más días.

A la llegada de todos los trenes se hallan en la estación los coches-ómnibus del Balneario, con un rótulo que dice: **Hoteles del Balneario de Basilio Irureta.**

Aviso muy interesante.

Todo bañista, antes de ponerse en camino, debe solicitar **noticias, prospectos, tarifas generales de precios, el itinerario de viaje y cuantos datos le interesan,** que recibirá gratuitamente, dirigiéndose al dueño de los cuatro Hoteles: **BASILIO IRURETA, Balneario de Archena.—Murcia** (España).

Imprenta ✿ Papelería ✿ Librería
Objetos de escritorio y dibujo

El Faro de Ferrol

DE

ENRIQUE D. LAFFITTE

—116-REAL-116—

Montados estos talleres tipográficos con todo el material moderno, procedente de las más acreditadas fundiciones alemanas, y dotado de personal idóneo, ofrece al público toda clase de trabajos tipográficos, ejecutados con perfección y a precios que no permiten más que una prudente y justa remuneración.

Trabajos comerciales, como facturas, memorándums, cartas, sobres, etc., etc., a precios especiales reducidísimos.

Para oficinas, civiles y militares, toda clase de estados en buen papel de hilo, ejecutados con gusto y a precios, también especiales para las oficinas del Estado, que representan una buena economía.

Membretes de cartas, impresos o en alto relieve, prospectos, tarjetas de visita, esquelas mortuorias, participaciones de enlace, menús, recordatorios y cuanto el público pueda desear en el arte tipográfico, lo ofrece esta casa a precios económicos y ejecutados con gusto.

En el Salón de Ventas

gran surtido en todos los artículos de escritorio y dibujo, así como en librería y menaje de escuelas, libros de devoción y de la Biblioteca jurídica, Diccionarios, libros de texto para las Academias Militares e Instituto, libros de cocina, PICADILLO y otros muchos.

SUBSCRIPCIÓN A TODAS LAS REVISTAS Y PERIÓDICOS DEL MUNDO

EL FARO DE FERROL

116-REAL-116

El Heraldo de Ferrol

FÁBRICA DE CHOCOLATES ELABORADOS A MÁQUINA Y A BRAZO

Café Torrefacto de Puerto Rico, tostado diariamente

Thé Puro de Horniman — Napolitanas y bombones

DESPACHO: Iglesia, 78 (Frente al New-England)



Los selectos chocolates de esta casa son elaborados con cacaos de la mejor procedencia.

El que los prueba por primera vez se constituye en constante consumidor.

Se elaboran en paquetes de 400 gramos y a los siguientes precios: De 1 peseta, 1'25, 1'50, 1'75, 2 y 2'50.

Se hacen tareas de encargo con canela y sin ella o a la vainilla.

P

INDICADOR FERROLANO

Observaciones meteorológicas.

LA ESTACIÓN DE NEDA

a cargo del Profesor de la Escuela nacional de niños

D. Ramón A. Pérez de Villamil y López.

Mes de Septiembre de 1914

Observaciones a las ocho y a las diez y seis.

Días.	Termómetros en la garita y al Norte. Máx.	Termómetros en la garita y al Norte. Mín.	Barómetro. — Su altura.	Higrómetro. Grados de humedad.	Lluvia en 24 horas. Milímetros.	Estado del cielo.	Viento dominante. Su fuerza.
17	22'5	10'5	767	88	—	Cbto.	SO 3

Tendencia del barómetro SUBIR.
Tiempo probable, VARIO.

NOTAS.—Los termómetros se hallan instalados en una *garita meteorológica,* á un metro de altura sobre terreno cubierto de césped.

La *lluvia* se mide á las ocho de la mañana, cada 24 horas, y cada *milímetro* equivale á *un litro de agua* por metro cuadrado.

Fuerza del viento.—El número 1 indica *calma;* el 2, *débil;* el 3, *moderado;* el 4, *fuerte,* y el 5, *muy fuerte* ó *temporal.*—Velocidad en metros, por segundo: de 0 á 1, el núm. 1; de 1 á 4, el núm. 2; de 4 á 8, el núm. 3; de 8 á 14, el 4, y de 14 á 30, el 5. (Esta es la *escala abreviada* establecida por el *Observatorio Central*)

Trenes.

FERROL

Salidas.—Correo, a las 7'50.—Tranvía, a las 13'11.—Mixto, a las 17'40.—Mercancías, a las 18'36.

Llegadas.—Tranvía, a las 11'24.—Correo, a las 16'46.—.—Mixto, a las 21'20.—Mercancías, a las 8'45.

BETANZOS

Salidas para la Coruña.—Mixto, a las 10'59.—Rápido (Sale de Madrid jueves y domingos). A las 11'28.—Correo, 15'03.—Tranvía, 6'58.—Mensajerías, 21'22.—Tranvías, 14'06, 19'39 y 8.

Salidas para Madrid.—Correo, a las 9'44.—Rápido (Sale de Coruña los martes y sábados). A las 12,08.—Mixto, 21'10.—Tranvía a Curtis, 10'31, 17'09.

Vapores.

Marqués de Amboage.—Sale de Ferrol para la Coruña a las 9.

Sale de la Coruña para Ferrol a las 15'30.

Automóviles.

Salidas para Santa Marta de Ortigueira, por Moeche, los días impares, a las 18.

Salidas para el mismo punto, por Cedeira, los días pares, a las 18.

Llegadas de Santa Marta de Ortigueira, por Moeche, los días impares, a las 7.

Llegadas del mismo punto, por Cedeira, los días pares a las 7.

El automóvil que sale de Ferrol los días pares llega hasta Vivero.

Correos.

Horas de despacho.

Correspondencia ordinaria.—Entrega de la correspondencia oficial y apartados 19'30 a 20'30; Idem ídem de lista, impresos y muestras 8'45 a 10'15, 15'30 a 17'30 y 19'30 a 20'30.

Valores y certificados.—Imposición de valores declarados, metálicos y certificados 8'45 a 10'15 y 16 a 17'30; Objetos asegurados, paquetes postales y reclamaciones 9'15 a 10'15; Giro postal 10'30 a 12.

Salidas.

Castilla, por Betanzos, 6'30; Coruña 8'45; Ortigueira 20; Serantes, Graña, Narón y Valdoviño 9'15.

Llegadas

Betanzos 18'30; Coruña 16'30; Ortigueira 19; Serantes, Graña, Narón y Valdoviño 8.

NOTA.—La correspondencia depositada en el buzón de la Administración, se recoge cinco minutos antes de la salida de los correos.—La de los restantes buzones, a las 20'30.

Telégrafos.

Tasa telegráfica.

Los telegramas dirigidos a cualquier punto de la península, pagarán a razón de diez céntimos por las primeras cinco palabras y cinco céntimos por cada una de las palabras restantes.

Los telegramas llamados *de madrugada* que son aquellos que desée el expedidor sean trasmitidos después de la una de la madrugada, pagarán la mitad de la tasa anterior.

Tanto en unos como en otros telegramas se satisfará un impuesto de timbre móvil de cinco céntimos.

Cultos.

Misas diarias.

San Julián, no las hay a hora fija.—*San Francisco,* a las 8 y 9.—*Socorro,* a las 8.—*Carmen,* a las 8.—*Dolores,* a las 7 y 11.—*Orden Tercera,* a las 8 y media.—*Hospital de Caridad,* a las 8 y media.—*Enseñanza,* a las 7.—*Oblatas,* a las 7.—*Concepción Arenal,* a las 7.—*Hospital Militar,* a las 5 y media.—*Residencia de los PP. Mercedarios,* a las 5 y media, 6, 6 y media, 7, 7 y media y 8 y media.—*Hermanitas de los Pobres* a las 6.

Días festivos.

San Julián, a las 6 y media, 8, 9, 11 y 12.—*San Francisco,* a las 8, 9, 10 y 12.—*Carmen,* a las 6, 8, 10 y 11 y media.—*Socorro,* a las 7 y media, 9 y 11.—*Dolores,* a las 7 y 11.—*Orden Tercera,* a las 9.—*San Roque,* a las 8.—*Hospital de Caridad,* a las 9 y media.—*Enseñanza,* a las 7.—*Hermanitas de los Pobres,* a las 6.—*Angustias,* a las 6 y media y 9.—*Concepción Arenal,* a las 7.—*Oblatas,* a las 7.—*Hospital Militar,* a las 5 y media y 10.—*R. de los PP. Mercedarios,* a las 5 y media, 6, 6 y media, 7, 7 y media, 8 y media y 9.

Médicos con ejercicio

Don Cándido Porto, Galiano, 35.
» Jesús Iribarnegaray, Galiano, 16.
» Arturo Lenzano, Canalejas, 89.
» Fernando Pérez Vidueiro, Sagasta, 58.
» Francisco de la Torre, Concepción Arenal, 22.
» Antonio Pubul, Sol, 136.
» Javier Casares, Méndez Núñez, 20.
» Abelardo Ollo, Graña.
» Melchor Castro, Canalejas, 56.
» José Lloveres, Canalejas, 29.
» Manuel Castro Barrós, Canalejas, 170.
» Manuel Esperante, Villamil, 68.
» Manuel Pérez Domínguez, Castañar, 6.
» Francisco Lloveres, Sagasta, 130.
» Camilo Pérez Pita, Castañar, 69.
» Ramón Mille, Gravina, 6.
» Gumersindo Meirás, Real, 89.
» Braulio Sueiras, Sagasta, 84.
» José Borrás, María, 170.
» Francisco Cabo, María, 93.
» Antonio Cotovad (oculista), Plazuela de la Angustia, 13.
» José Pérez Ardá (oculista), Sagasta, 52.
» José Pedreira, Real, 128.
» Joaquín Marcellán, Pardo Bajo, 12.
» Juan Durán, Concepción Arenal, 25.
» José Buceta, San Carlos, 18.
» Francisco Pombo, San Francisco, 8.

Practicantes matriculados

Don José Castro Meizoso, Real, 43.

Abogados

Don Justo Lapique y Adrio, Canalejas, 9.
» José Fraga de Castro, Galiano, 15.
» Manuel Hernán, María, 44.
» Camilo Estripot, Sol, 53.
» Gonzalo Romero, Canalejas, 86.

Procuradores

Don Vicente Fernández, Canalejas, 47.
» Antonio Varela, Real, 87.
» Domingo Iglesias, Real, 31.
» Luciano Seoane, Canalejas, 43.
» Andrés Díaz, Castañar, 52.
» José Vicente Ameneiros Martiño, Castañar, 59, bajo.

Notarios

Don Cándido Conde, Canalejas, 75.
» Abel Romero, Real, 91.

Oficinas públicas

Administración de Correos, Real, 146.
Delegación de la Arrendataria de Tabacos, Real, 183.
Giro Mutuo, Real, 183.
Oficinas de la Zona, Magdalena, 168.
Laboratorio Municipal, Magdalena, 161.
Fundación de Amboage, Carmen, 1.
Centro Obrero, Angustia, 4.
Sociedad de Detallistas, Carmen, 6.
Inspección de Vigilancia, Carmen, 28.
Retén de Seguridad, Carmen, 28.
Escuela de Artes y Oficios, Magdalena, 177.
Depositaría de Hacienda, Plaza de Armas, 38-1.º
Central Telefónica, Real, 75.
Oficinas de Infantería de Marina, Plaza de Armas, 38-2.º
Intendencia Militar (Depósito), S. Carlos, 94.
Sanidad del Puerto, 30 de Agosto, 4.
Administración de Consumos, Socorro, 19.
Junta de Obras del Puerto, Merced, 9.
Comandancia de Ingenieros, Real, 185.
Círculo de Maquinistas, Magdalena, 109.
Estación de Telégrafos, Galiano, 54.
Comandancia General de Marina, Palacio de Paseo de Herrera.
Gobierno Militar, San Diego, 50.
Registro de la Propiedad, P. de Amboage, 18.
Casa de Socorro, Olvido, 2.
Prevención Municipal, Olvido, 2.
Jefe de guardia, Olvido, 2.
Aduana, Muelle.
Juzgado de 1.ª Instancia, Cárcel.
Parque de bombas, María, 26.
Recaudación de Contribuciones, Galiano, 3.
Intendencia de Marina, Castañar, 4.
Intervención de Marina, Sagasta, 56.
Ayudantía de Parque, Arsenal.
Comandancia de Marina, Muelle.
Cámara de Comercio, Real, 123.
Juzgado Municipal, San Eugenio, 20.
Ayuntamiento, Cantón.
Centro de Sindicatos Obreros, Magdalena 176.
Centro de Maestranza, Cantón, 8.
Sociedad de Propietarios de Fincas Urbanas de Ferrol, Dolores, 17-pral.—Oficinas de diez a una y de cuatro a siete.
Oficinas de Verificación de Electricidad, Castañar, 37-2.º

Consulados

Cónsul de Portugal, San Francisco, 1.
Cónsul del Uruguay, Magdalena, 99.
Cónsul de Inglaterra, San Francisco, 2.
Cónsul de Francia y Rusia, S. Francisco, 1.

Santoral

DE HOY.—Santo Tomás de Villanueva, Santa Sofía y San Ferreol.

DE MAÑANA.—La Aparición de la Virgen de la Saleta.

